

**Полянський Є. Ю.**

професор кафедри кримінального права  
Національного університету «Одеська юридична академія»,  
доктор юридичних наук, доцент

## **ПИТАННЯ РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СКОЄННЯ ДТП З ТЯЖКИМИ НАСЛІДКАМИ З ПОЗИЦІЇ ЗНИЖЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ НАПРУЖЕНОСТІ**

Нажаль, останнім часом в Україні було чимало фактів, коли особи грубо порушували правила дорожнього руху, і це призводило до катастрофічних наслідків. Достатньо згадати лише ДТП з участю сумно відомої Зайцевої в м. Харків. Суспільство реагує на таку небезпечну поведінку водіїв агресивно — кожного разу все більше наближаючись до негайної радикальної фізичної розправи, тобто до самосуду.

Самосуд може мати різні форми прояву, але індивідуальні розправи, які реалізують помсту, розглядати в такому контексті не слід — вони мало чим відрізняються від заздалегідь запланованого умисного злочину. Цікавою є саме публічна форма самосуду — коли одразу після вчинення зухвалого злочину, присутні на місці події колективно вчиняють розправу над злочинцем, яка може проявлятися або ж в нанесенні побоїв (звісно, з спричиненням шкоди здоров'ю), або ж в заподіянні смерті. Зрозуміло, що самосуд знаходиться повністю за межами закону. Його ознаки об'єктивно не вписуються у вимоги ст. 36 та 38 Кримінального кодексу України, які регламентують право на необхідну оборону та затримання особи, яка вчинила злочин. Такі дії містять і ознаки самоуправства, ну і звісно — їхні наслідки можуть відповідати ознакам, передбаченим в статтях 115, 121 та інших статтях Кримінального кодексу України.

Отже, при чому тут взагалі самосуд? А при тому, що суспільство вимагає відновлення справедливості. І показовим є саме фактор «мажорних» дорожньо-транспортних подій. Такі злочини відрізняються низькою ознак. По-перше, вони трапляються в режимі «реального часу» — коли їхніми очевидцями стає велика кількість людей. На відміну від латентних злочинів, та злочинів, про які люди узнають лише через ЗМІ, такі «наявні» злочинні дії справляють надзвичайно негативне враження на присутніх та викликають в них агресію у відношенні винуватця. По-друге, «мажорні» ДТП відрізняються особливою зухвалістю, хуліганським характером, що посилює агресію натовпу у відношенні винного водія. По-третє, в психології народу вже виникло логічне кліше безкарності «мажорів» та взагалі осіб, що мають владу та гроші. Усі ці фактори створюють передумови для вчи-

нення самосуду негайно на місці скоєння злочину. Донині в Україні не було підтверджених фактів вчинення розправи над автомажорами-вбивцями, хоча в багатьох випадках лише втручання поліції рятувало цих осіб від обуреного натовпу.

З позицій практики застосування правових норм самосуд є доволі цікавим явищем. Так в разі вчинення розправи над злочинцем (скажемо, заподіяння йому смерті), відповідно до кримінального законодавства усі учасники вважатимуться співвиконавцями злочину, вчиненого у співучасті. Отже, маємо факт вчинення вбивства групою осіб без ознак попередньої змови. Але це теорія. На практиці одразу виникає низка суттєвих проблем. По-перше, треба встановити хто саме в натовпі застосовував небезпечне насильство (наприклад, наносив удари у вразливі частини тіла). Якщо «нападників» було двоє, чи троє це нескладно. А якщо їх було десять? По-друге, сам факт участі в стихійній розправі ще не доводить винність в заподіянні смерті. Одною із ознак дій співучасників є єдність умислу на вчинення злочину. В цьому ж випадку умисел у нападників може бути різним — від нанесення побоїв до вчинення вбивства. Допомогти розставити крапки над «і» може лише відеозапис події, на якому буде видно які дії вчинювалися кожним із учасників нападу, що сумнівно. По-третє, негайно після вчинення самосуду його учасники намагатимуться облишити місце подій. З урахуванням того, що більшість з них випадкові перехожі, встановити їхні особи буде вкрай важко. По-четверте, можна вважати, що свідки самосуду (фактично його пасивні учасники) вкрай неохоче будуть давати показання та замовчувати відомі їм факти, адже вважатимуть подію фактом відновлення справедливості.

Нескладно дійти простих висновків: в разі вчинення факту самосуду можна буде затримати лише частину його учасників. Вину цих осіб без наявності прямих доказів заподіяння небезпечного насильства також буде майже неможливо довести. Звісно, йдеться про «стихийний самосуд» в контексті вчинення ДТП «мажорного» характеру, в разі ж запланованої акції ситуація буде зовсім іншою, як і змістове навантаження самого поняття самосуду. На жаль, майже не має сумнівів, що в майбутньому до самосуду таки дійде. Звісно, якщо держава не продемонструє суспільству свою здатність і бажання ефективно карати правопорушників та проводити профілактику вчинення злочинів, в тому числі — в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, що ж цим робити? За логікою подій останніх років можна було би превентивно встановити кримінальну відповідальність, наприклад, за участь в самосуді, таким чином криміналізуючи навіть зібрання натовпу навколо злочинця з метою вимагати покарання для нього. Але таке рішення було би надто непопулярним, адже сприймалося би суспільством як відкритий виклик з боку законодавця.

В контексті розв'язання проблеми «автомажорів» можна було би вчинити іншим чином — зняти градус напруги в суспільстві, посиливши відповідальність за наслідки хуліганського водіння та забезпечивши невідворотність настання відповідальності. Звісно, посилювати відповідальність завдяки підвищенню верхньої межі санкції ст. 286 Кримінального кодексу України не раціонально, адже як за необережний злочин покарання санкцією передбачено доволі суворе. Можна поглянути на ситуацію під дещо іншим кутом: чи справді усі випадки спричинення тяжких наслідків в результаті нехтування безпекою дорожнього руху вписуються в склад ст. 286 КК? Є очевидними варіанти, коли транспортний засіб використовується як знаряддя злочину з метою умисного заподіяння смерті чи шкоди здоров'ю. Такі злочини кваліфікуються як посягання на життя чи здоров'я особи відповідно. Але можливі і інші ситуації, коли дії особи слід розглядати як умисні, хоча умисел цього разу є непрямим. Розглянемо психологічне підґрунтя поведінки водія, який перевищує дозволenu швидкість руху. Він розраховує на ненастання наслідків чи на їхнє попередження своїми діями. Втім чим більш суттєвим є перевищення швидкості, тим менш ґрунтовним є його розрахунок на ненастання наслідків. Гіпотетично, якщо він зможе прискорити своє авто до швидкості 160-200 км/год в місті (що наразі можливо враховуючи потужність сучасних преміальних автомобілів), то на що йому залишається розраховувати? Імовірність настання наслідків переходить в закономірність, а водій переходить в розряд «автомажорів». Можуть бути і більш характерні приклади. Так водій-мажор приймає участь у вуличних перегонах. Понад усі розумні межі перевищує швидкість. Постійно змінює смуги руху, ігнорує сигнали світлофорів, не надає перевагу в русі пішоходам та транспортним засобам відповідно до вимог чинного законодавства та ін. Наслідки від такого водіння можуть настати в будь-яку мить, і водій має це об'єктивно усвідомлювати. Якщо ж усвідомлює, але ігнорує можливість їхнього настання (свідомо припускає їх як результат своєї поведінки), то це свідчить про суттєво *інше винне ставлення до дій* і найголовніше — до *їхніх наслідків* яке проявляється в *непрямому умислі*. Так, саме в непрямому умислі, а не в злочинній самовпевненості, і не в ефемерній теоретичній концепції «подвійної вини». Традиційна кваліфікація грубого порушення правил безпеки дорожнього руху із настанням тяжких наслідків по ст. 286 КК як злочин, вчинений по необережності, зумовлюється довготривалими та усталеними напрацюваннями кримінально-правової доктрини. Але змінюються часи, мають змінюватися і підходи, особливо коли для цього є вагомí підстави. Так Кримінальний кодекс України було би раціонально доповнити статтею, скажемо, 286-1, яка б передбачала відповідальність за умисне створення небезпеки для

учасників дорожнього руху, що зумовило настання тяжких наслідків. В якості ознак об'єктивної сторони складу злочину було б резонно передбачити створення небезпеки для інших осіб шляхом зухвалого порушення правил безпеки дорожнього руху, що проявлялося в **умисному створенні аварійної ситуації** під час участі у вуличних перегонах, намаганні втекти від переслідування співробітниками поліції, з хуліганських мотивів, чи в результаті вкрай суттєвого перевищення дозволеної швидкості руху в межах міста. Розмір кримінально-правової санкції за вчинення таких дій було би логічним встановити в межах 7-15 років позбавлення волі, що дорівнює покаранню за санкцією частини 1 статті 115 КК України.

Чи допоможе встановлення відповідальності за де-факто умисне спричинення тяжких наслідків в результаті автотранспортних пригод з метою профілактики вчинення таких злочинів? Відповідь неоднозначна. Але неодмінно матиме ефект притягнення до відповідальності за цією нормою конкретних індивідів, що буде належною демонстрацією кінця безкарності «автомажорів» та забезпечить відновлення справедливості, чого наразі вкрай потребує суспільство.

В цілому ж мова йде навіть не про посилення відповідальності, не про наміри впроваджувати об'єктивне ставлення у вину в українське кримінальне право, а про забезпечення **диференціації** відповідальності. Адже ідеї, покладені в зміст ст. 286 Кримінального кодексу України були актуальні в часи, коли найшвидшим автомобілем були радянські «Жигулі», а широкі повноваження підрозділів ДАІ охолоджували вдачу імprovізованих автоспортсменів. Наразі сучасні потужні авто та відсутність ефективних механізмів попередження небезпечних правопорушень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху начебто підштовхують водіїв погратися чужим життям.

Держава має звертати увагу на фактори, що становлять найбільшу небезпеку в автотранспортній сфері, хоча на практиці все навпаки — що добре підтверджується положеннями проекту закону України № 5184 «Про дорожній рух», який не витримує жодної суспільної критики. Звісно, боротися з дрібними порушеннями та створювати складні бюрократичні системи простіше та вигідніше, ніж розв'язувати сутність проблем. Адже небезпекою номер один на дорозі є технічний стан самих шляхів, втім представникам влади, із зрозумілих причин, вигідніше переносити акцент на технічний стан транспортних засобів. Аналогічною є ситуація з профілактикою порушень ПДР, коли правоохоронні органи та суд часто «заплющують очі» на найнебезпечніші порушення, сумлінно караючи дрібних правопорушників за усією суворістю закону. Якщо ж така політика продовжуватиметься і далі, дискусійне питання безпеки відправлення самосуду в Україні може перерости в проблему національного характеру.